Avdeling for byutvikling
Kommuneplanens arealdel 2027

Stavanger kommune

Stavanger havn og havnefronten

Endringer i kommuneplanens føringer for havnefronten i Stavanger sentrum



Innhold

1 Stavanger havn og havnefronten - sammendrag....2
2 Anbefalte endringer i kommuneplanens føringer for Havnefronten i Stavanger sentrum....4
2.1 Gjeldende plan....4
2.2 Innspill til endringer i gjeldende plan....5
2.3 Vurdering av innspillene og anbefalte endringer....7
2.3.1 Vurdering av innspill 1 og 2, uttak av nye ISPS-kaier fra plan....7
2.3.2 Vurdering av innspill 3 og 4, uttak av ventekaier fra kommuneplanen....11
2.4 Samlete anbefalte endringer....12

1 Stavanger havn og havnefronten - sammendrag

Stavanger havn inngår i hovedsak i Kommunedelplan for sentrum som videreføres i kommuneplanens arealdel. Til revisjonen anbefales justeringer i planens havneløsninger. Endringene anbefales etter innspill og dialog med Stavangerregionen havn IKS (SRH), og Stavanger Utvikling (SU), bystyrets vedtak i 53/2026 strategi for Østre havnekasse og etter vesentlig endringer i forutsetningene for havneløsningene i gjeldende plan.

Gjeldende Temakart havn i KDP sentrum er revidert og omarbeidet til Temakart Havnefronten i ny KPA. Formålet er å tydeliggjøre havnefrontens todelte funksjon: Tilrettelegging for sjøtransportens behov på den ene siden og behov for allmenn tilgjengelighet til sjølinjen og ny sentrumsbebyggelse nær sjøen på den andre siden. Anbefalt temakart skiller derfor nå mellom ISPS-kai, kai og offentlig sjøfront.

Det anbefales en endring av plankartet: - ISPS-kai på utfyllingsområdet på Holmen tas ut. I gjeldende plan er området vist som framtidig ISPS-kai. I nytt planforslag omdisponeres Havnefronten på Holmen til *Offentlig sjøfront*. Dette følges opp både i Temakart Havnefronten og i hovedplankartet, der arealer avsatt til framtidig ISPS-kai (samferdselsformål) utgår og erstattes med plansone 1 for sentrumsområdet. Utbygging av piren tas helt ut av plankartet.

For temakart havnefronten anbefales disse endringene.

Kai på Bekhuskaien i gjeldende temakart tas ut. Havnefronten på Bekhuskaien vises i stedet som offentlig sjøfront på temakartet og som sentrumsformål på plankartet.

Kai nord på Holmen i gjeldende temakart tas ut. Denne vises i stedet som offentlig sjøfront på temakart og med sentrumsformål på plankart(uendret).

Kai på Kjeringholmen i gjeldende plankart tas ut. Denne vises i stedet som offentlig sjøfront på temakart og med sentrumsformål på plankart(uendret).

Kaier for småbåter og veteranbåter vises som offentlig sjøfront på temakart.

Endringen medfører at § 2.8.2 i Kommunedelplan for sentrum foreslås endret til følgende ny tekst:

I områder for kombinert samferdselsformål langs havnefronten kan det etableres kai som oppfyller de internasjonale sikringskravene i ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code) og nasjonal forskrift om sikring av havneanlegg. ISPS-kai kan brukes til anløp og fortøyning av fartøy, ombord- og ilandstigning av passasjerer og mannskap, håndtering av bagasje samt lasting og lossing som nødvendig for drift av selve fartøyet. ISPS-kai skal være tilgjengelig for allmenn ferdsel når anløp og kailigge ikke utløser sikringskrav etter ISPS-koden.

Det kan etableres ISPS-gjerder rundt områder vist som kombinert samferdselsformål, maksimalt 10m fra kaikant, dersom utformingen er i samsvar med kravene under. Det skal ved etablering av nye eller endringer i bruken av eksisterende områder for Kombinert samferdselsformål vurderes etablering av nedsenkbare ISPS-gjerder.

Det skal inngås avtale mellom Stavangerregionen Interkommunale havn og Stavanger kommune som reduserer bruken av ISPS-området til anløp av cruiseskip på strekningen fra Vågen til Tollboden/Skansekaien til et minimum.

Terminalområdene skal deles opp slik at det ikke stenges av større område enn det til enhver tid er behov for. ISPS-gjerder skal utformes slik at de kan åpnes og gi tilgang til kaiområdene på tider der det ikke ligger båt til kai. Gjerdene skal åpnes når det er mer enn 36 timer til neste anløp. Alle arealer innenfor og utenfor terminalgjerde skal kunne anvendes som offentlige gangarealer og skal opparbeides med høy materialkvalitet og tilrettelegges for opphold. På innsiden av ISPS-gjerde, skal det mot byggeområder sikres passasje. Passasje skal være minimum 3 m og sikre adkomst og offentlig tilgang langs sjø når sikkerhetsgjerdene er stengt. Nødvendig areal til passasje skal utredes og fastsettes på reguleringsplannivå.

Endringene medfører og behov for en ny tematisk bestemmelse, § x.x.x for havn i kommuneplanen:

Kai er definert som kai som kan brukes til anløp og fortøyning av fartøy, ombord- og ilandstigning av passasjerer og mannskap, håndtering av bagasje samt lasting og lossing som nødvendig for drift av selve fartøyet.

Offentlig sjøfront er definert som Sjøfront hvor allmenn ferdsel, opphold, bruk og aktiviteter er primær funksjon. Det kan tilrettelegges for anløp og kailigge av mindre fartøy og småbåter når dette er forenlig med sjøfrontens primærfunksjon.

Eksisterende og framtidig ISPS på Skagenkaien videreføres. Eksisterende ISPS på Strandkaien og konserthuskaien samt framtidig ISPS på Bjergsted videreføres også. Dette skal bidra til å sikre regionens framtidige behov for ISPS-kaier.

Bakgrunnen for endringene er oppdaterte vurderinger av hvordan sentrumshavnen kan og bør bidra til å dekke regionens havnebehov, herunder eierskiftet for Østre havn og vurderinger kombinasjonen av sentrumsbebyggelse og havneaktivitet.

ISPS-kai på Holmen innebærer sikringskrav og havnefunksjoner som i liten grad er forenlige med ønsket byutvikling og en tilgjengelig sjøfront. Bybrygge og offentlig sjøfront gir bedre forutsetninger for opphold, rekreasjon, ferdsel langs sjøen og sammenhengende byrom på Holmen, samtidig som sentrale havnefunksjoner videreføres andre steder langs havnefronten. På Bekhuskaien vil endring fra kai til offentlig sjøfront gi større frihet i tilpasning av sjøfronten til ny sentrumsbebyggelse, og muliggjøre tilrettelegging av sjøfronten for allmenn ferdsel og opphold på en bedre måte.

Endringene innebærer at ny kommuneplan, sammenlignet med gjeldende plan, øker antall løpemeter ISPS-kai i sentrum noe. Ventekaikapasitet til innenriks sjøtransport uten krav til ISPS-sikring reduseres.

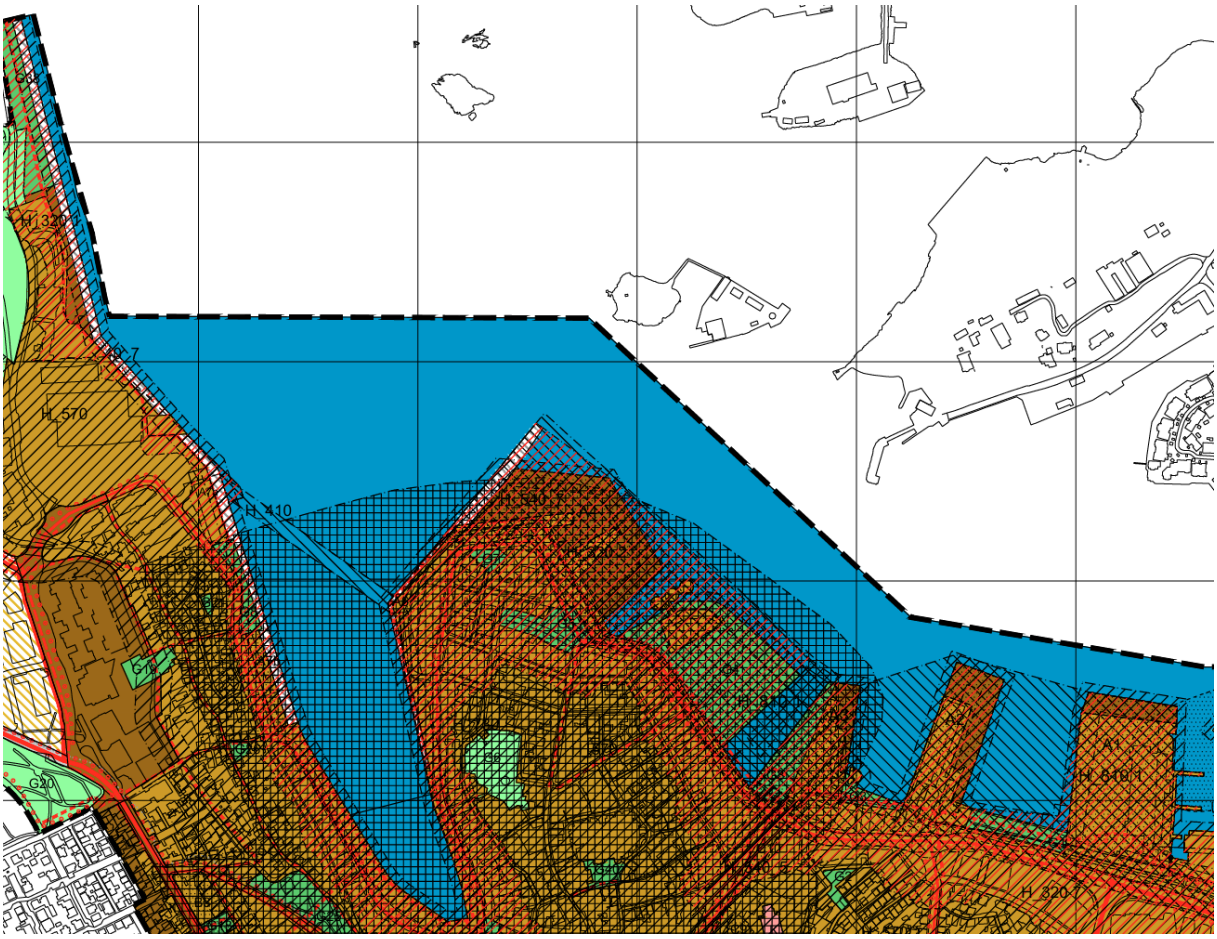
Konsekvensene for sjøtransporten vurderes som nøytrale. Eksisterende ISPS-kaier videreføres, det legges til rette for utvidelse av ISPS kapasitet på Skagenkaien og i Bjergsted. Videre vurderes at behovet for ventekaier til innenriks ruteggående sjøtransport og charterbåter samlet sett ivaretas. Dette er og i tråd med den regionale havnestrategier som tilsier at framtidig vekst i havne- og cruisevirksomhet i større grad skal håndteres utenfor Stavanger sentrum.

Konsekvensene for utvikling av Stavanger sentrum vurderes som positive, da planlagt sentrumsutvikling i Østre havn i større grad kan realiseres med allmenn ferdsel og opphold som primær funksjon i sjøfronten, med havneaktivitet tilpasset dette.

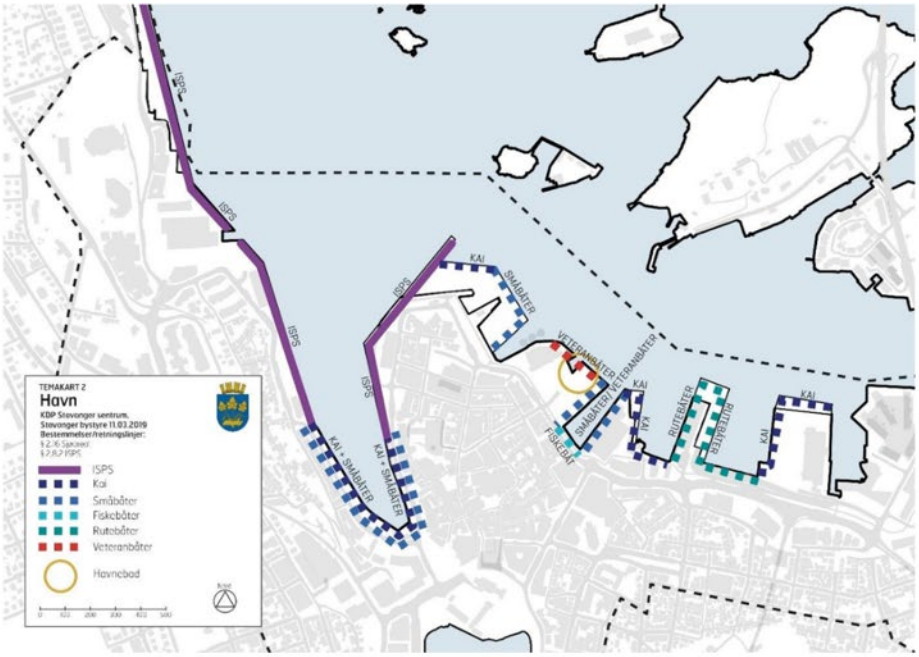
2 Anbefalte endringer i kommuneplanens føringer for Havnefronten i Stavanger sentrum

2.1 Gjeldende plan

Kommuneplanens føringer for Havnefronten i sentrum, er gitt i plankartet med bestemmelser og retningslinjer. Plankartet viser havnearealene som sentrumsformål, med tilhørende bestemmelser og retningslinjer for ny bebyggelse, havnevirksomhet og offentlig tilgang. Figur 1 under viser plankartet med alle de bestemmelser og retningslinjer som skal ivareta en helhetlig løsning for Havnefronten.



I tillegg gjelder Temakart 2 Havn, for Havnefronten. Temakartet viser planløsningen der de «rene» havnebehovene er avveid mot hverandre.



Stavanger kommune

2.2 Innspill til endringer i gjeldende plan

Stavangerregionen havn IKS (SRH) foreslår følgende endring i kommuneplanen:

SRH foreslår at ny kommuneplan tar ut offentlig kommersiell kai i Bjergsted, og at **området i sin helhet har sentrumsformål med bolig og aktiv første etasje (næring o.l.) som formål**. Konserthuskaien med ISPS-kode beholdes i sin helhet som i dag. Se utsnitt nedenfor fra gjeldende

Etter omfattende grunnkartlegging og prosjektering er det konkludert med at det ikke er økonomisk gjennomførbart å bygge ut ny lang kai med hotell og næringsbygg i bakområdet. Det er heller ikke lønnsomt i et havneperspektiv å bygge ut kortere kaier (eksisterende kai må rives). Utsprengning av fjellhall under Bjergstedparken lar seg heller ikke gjennomføre, og SRH kommer ikke til å etablere landstrømanlegg for cruiseskip her.

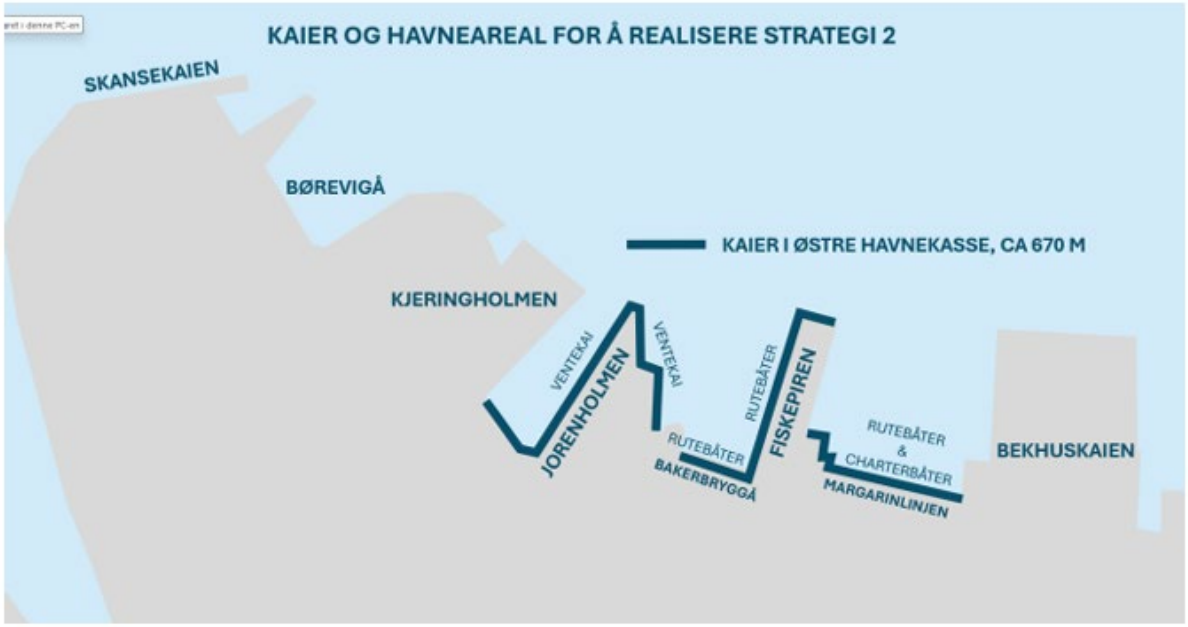
Bystyret vedtok i sak 53/2026 eierstrategi for Østre havnekasse. Utdraget fra eierstrategien(under) vurderes relevant som innspill til endringer i kommuneplanen:

Kommunen skal forvalte Østre havn havnekasse slik at

• bunden kapital, eiendommer og kaier kan frigjøres som nødvendig for å dekke havnekassens kostnader til drift og investeringer.

• Østre havn kan utvikles i samsvar med de til enhver tid gjeldende arealplaner.

I saksframlegget til sak 53/2026, vurderes at kaiene vist i figur under er nødvendige for å drifte Østre havn i tråd med strategien. Kommunedirektøren vurderer det nedskalerte behovet for å drifte Østre havnekasse, som innspill kommuneplanens arealdel. Her vurderes følgelig innspillet eieruavhengig, dvs utfra et helhetlig samfunnsperspektiv der blant annet sjøtransportens regionale havnebehov og sentrumsutvikling inngår.



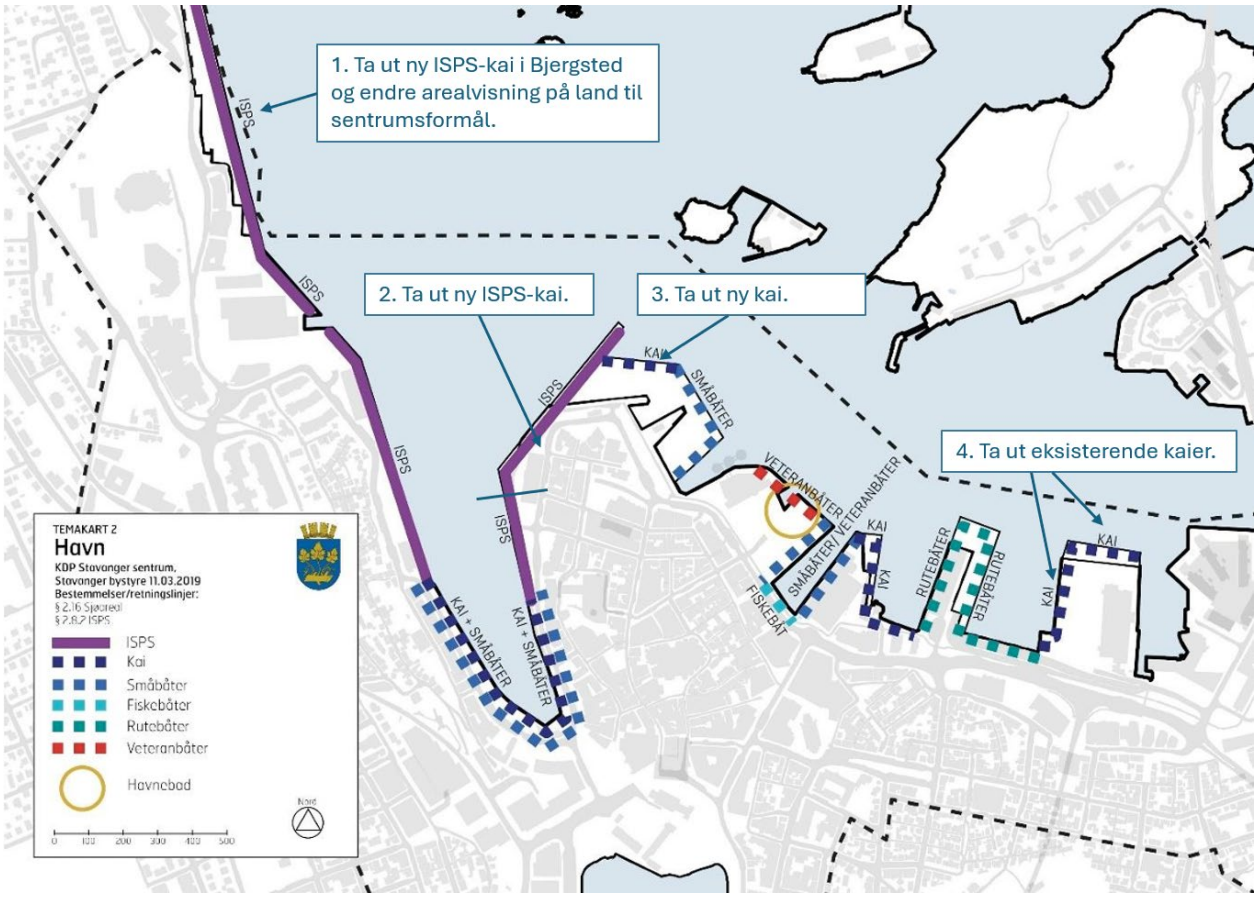
Stavanger utvikling KF har i innsendt reguleringsplanforslag for plan 2866, Detaljregulering for utfylling på Holmen, ikke lagt inn ny ISPS-kai på Holmen i reguleringsplanforslaget med denne begrunnelsen

Framtidige kaier er foreslått i tråd med Mål og strategier for kommunens havnevirksomhet i Østre havn, dette innebærer blant annet at det ikke lenger legges opp til ISPS kai for cruise med pir på Skansekaien.

Kystverket har bedt kommunen vurdere behovene for ISPS-kapasitet i sentrum, med henvisning til SRHs innspill. For kommunens videre vurdering ville det vært nyttig med en nærmere faglig begrunnet og dokumentert redegjørelse for behovene, sett i et regionalt perspektiv. En slik vurdering fra Kystverket som nasjonal fagmyndighet kunne inngått som et viktig kunnskapsgrunnlag i kommunens planarbeid og i vurderingen av framtidige arealbehov... Kommunedirektøren vil i denne sammenheng vise til de nasjonale forventningene til havneutvikling som gjelder både Kystverket og kommunen:

«Det legges til rette for videre utvikling av havner og sjøtransport, og lokalisering og nødvendige arealer vurderes i et regionalt perspektiv.»

Innspillene er i sum konkretisert til disse endringsforslagene til gjeldende kommuneplan/Kommunedelplan for sentrum:



2.3 Vurdering av innspillene og anbefalte endringer

2.3.1 Vurdering av innspill 1 og 2, uttak av nye ISPS-kaier fra plan

Innspill 1 og 2 berører både sjøtransportens behov for ISPS-kaier, og byens behov i Havnefronten.

I gjeldende sentrumsplan er tilrettelegging for kaier med ISPS-sikring veid opp mot byens behov. Det er vist til at bruken av kaiområdene i sentrum stor betydning for sentrums faktiske og opplevde kvalitet. Avstengningen av områder med ISPS-gjerder bryter byens kontakt med sjøarealene og store skip ankret ved kai påvirker bruken av arealene innenfor. I gjeldende plan har kommunen søkt å balansere hensynene mellom effektiv havnedrift og byens kvaliteter/behov. Særlig omfang av ISPS-kaier som utelukker allmenn bruk ved anløp ISPS-gjerder ble nøye vurdert.

Hovedbegrunnelsene for at Skansekaien og Bjergstedkaien er i Kommunedelplan for sentrumISPS-kaier. Hovedbegrunnelsen er tilrettelegging for cruiseanløp, særlig de største cruiseskipene. Dette er basert på at det i 2019 var høy og fortsatt voksende aktivitet med cruiseanløp. Realisering av nye kaier i Bjergsted og på Skansekaien ble i 2019 vurdert som sannsynlig gjennomførbare ut fra økonomiske vurderinger.

Siden 2019 har noen sentrale premiss for gjeldende havneløsning i sentrumsplanen/kommuneplanen endret seg. Disse er:

- 2023: Ny selskapsavtale for SRH IKS. Østre havn tatt ut av SRH. Det er nå to havnekasser i Stavanger sentrum.

- 2023: SRH vedtok Handlingsplan for cruiseanløp som begrenser antall cruiseanløp i sentrum til to anløp daglig, og maksimalt 7 i uken, i sommerhalvåret.
- 2026: Strategi for Østre havnekasse vedtatt av bystyret. Strategien har som overordnet mål å styrke Østre havn som foretrukken destinasjon for rutegående persontransport til sjøs.
- 2025 - : SRH planlegger bygging av ny ISPS-kai for i Mekjarvik, bl.a. for cruise. Reguleringsplan for ny kai er godkjent …

Endringene har betydning for vurderingen av havnevirksomheten i sentrum på flere måter:

Østre havnekasses strategi betyr at havneselskapet ikke vil investere i tilrettelegging for anløp av skip som krever ISPS-tilrettelegging. Østre havnekasse har heller ikke den muligheten som tidligere eier av kaien, SRH, hadde til å delfinansiere ny kai med inntekter fra øvrig havnevirksomhet, blant annet cruiseanløpene i Stavanger sentrum. Østre havnekasse har dermed ikke som del av sin strategi, eller finansielt handlingsrom, til å bygge kaien gjeldende kommuneplan legger til rette for her.

SRH har på bakgrunn av nye kostnadsvurderinger vurdert at bygging av ny kai i det omfang som er tilrettelagt for i sentrumsplanen, ikke lar seg finansiere med de inntekter som kan påregnes på denne kaien. De nye vurderingene viser høyere byggekostnader enn det som lå til grunn for vurderingene i 2019. SRH vil derfor ikke gå videre med planene om ny kai i Bjergsted.

I utgangspunktet tilsier, etter kommunedirektørens vurdering, endringene nevnt over, at det kan begrunnes et behov for ISPS-kaier i sentrum i det omfang som ligger i gjeldende kommuneplan, vurdert mot byens behov. Kommunedirektøren vil her også vise vil at kommunen som største eier i SRH, har vært en pådriver for strategien om å legge til rette for moderne, fremtidsrettet havnevirksomhet i Risavika, og nå og i Mekjarvik. Dette utfra kravene moderne havnevirksomhet stiller til areal på landsiden både med tanke på størrelse for håndtering av gods og utstyr til skip, og avstand til støyfølsomt naboskap. Og dermed og utfra behovet for langsiktighet som grunnlag for investeringer i havneinfrastruktur.

På den annen side viser SRH til at også annen form sjøtransport begrunner et behov for å minimum opprettholde nåværende ISPS-kapasitet i sentrum. Dette gjelder behovene til:

Næringstransport til sjøs, f.eks til skip som inngår i logistikk-kjeden til sjømat- og landbruksnæringene i regionen, har behov for ventekaier i sentrum.

Offshorefartøy i perioder med spesielt dårlig vær i Nordsjøen, som da kan ha et stort samtidig behov for ventekaier i regionen, herunder i sentrum.Militære fartøy, som i forbindelse med flåteøvelser kan ha et stort samtidig behov for ventekaier i sentrum.

Videre peker SRH på at sentrum har stort antall cruiseanløp som legger beslag på kai kapasitet, som ellers kunne vært brukt til fartøystypene nevnt over, og at det også gir behov for stor ISPS-kapasitet i sentrum.

Kommunedirektørens vurdering av behovene for ISPS-tilrettelagte kaier til næringstransport, offshorefartøy og militære fartøy i sentrum, tar utgangspunkt at sentrum i dag har omtrent 40% av regionens ISPS-kaier(Stavanger, Sandnes, Sola og Randaberg).

Sentrums andel av ISPS-kapasiteten i Stavanger, Sola og Randaberg:

Alternativ	Risavika	Mekjarvik	Sentrum	%-andel lm ISPS kai i sentrum
Eksisterende ISPS-kaier	1100 m	500m	1178 m	40%
Gjeldende kommuneplaner	1100 m	1300m	1416 m	30%
Gjeldende kommuneplaner i Sola og Randaberg, og anbefalt justert kommuneplan i Stavanger	1100 m	1300 m	1225 m	27%

SRH påpeker at vurderingen av disse tallene ikke kan ta utgangspunkt i andelene alene, da kaiene har ulik egnethet til ulike typer og størrelser av fartøy, og ulik eksponering for vind og bølger – Bekhuskaien er langt mindre utsatt for vind og bølger enn eksempelvis Mekjarvik.

Ut fra eksisterende kapasitet til ISPS-anløp i sentrum, vurderer kommunedirektøren at denne i utgangspunktet tilstrekkelig ivaretar de regionale havnebehov SRH viser til. Kommunedirektøren vil her vise til at SRH har anledning til å prioritere kaikapasitet i sentrum tilgjengelig for både offshorefartøy, næringsfartøy og militære fartøy gjennom sin langtidsplanlegging av cruiseanløp. Det vises her vise til at Kystverket er tydelig på at cruise ikke er en prioritert form fjor sjøtransport.

Kommunedirektøren vil ikke vektlegge behov for kaikapasitet i situasjoner med samtidige anløp av de prioriterte formene for sjøtransport og cruiseanløp, som dimensjonerende for ISPS-tilrettelegging. Kommunedirektøren vil her og vise til at cruisetrafikk ikke i seg selv kan begrunnes som en prioritert form for sjøtransport ut fra havne- og farvannsloven. Tilrettelegging for cruise er ikke prioritert av Kystverket, men det vises til at tilrettelegging for dette er relevant særlig dersom den gir inntekter til tilrettelegging for prioriterte former for sjøtransport.

For cruiseanløp som selvstendig begrunnelse for å legge til rette for ISPS-anløp i sentrum, kfr gjeldende Sentrumsplan, vil kommunedirektøren vise til SRHs Handlingsplan for cruiseanløp. I Handlingsplanen er *byens behov vurdert opp mot byens og sentrums tålegrense for cruiseanløp*. Handlingsplanen begrenser cruiseanløpene. Dette som følge av bystyrets anbefaling til SRH IKS om å begrense cruisetrafikken til to anløp om dagen og maks syv i uken. Innenfor disse rammene kan cruiseanløpene i utgangspunktet håndteres av Strandkaien og Bjergstedkaien. Unntaket er dersom to av de største cruiseskipene ønsker å anløpe samtidig. Kommunedirektøren vil påpeke at SRH gjennom sin booking av anløp kan styre dette.

I ett regionalt havneperspektiv vurderer kommunedirektøren at de innspillene om å ta ut ISPS-kaiene på Holmen og i Bjergsted, delvis kan anbefales fulgt opp.

På Holmen, vil kommunedirektøren vektlegge hensynet til byens behov anført av Stavanger utviking KF, om at ISPS-kai på vestsiden av en mulig landvinning på Holmen, vil være konfliktfylt i ft sentrumsbebyggelse ved ny kai. Videre vil kommunedirektøren nå, sammenlignet med i 2019, sterkere vektlegge at en ny lang ISPS-kai er i konflikt med det historiske havnelandskapet preget av kortere kaier og mindre typer fartøy.

Kommunedirektøren vil samtidig vektlegge havnebehovene fremmet av SRH. Det anbefales derfor å beholde kommuneplanens mulighet for tilrettelegging med ISPS kai på strekningen fra Skagenkaien forbi Tollboden til nåværende Skansekai. Dette selv om kommunedirektøren vurderer at sikring av kaiavsnitt med ISPS-gjerder, som ikke har det i dag, i utgangspunktet er vanskelig å kombinere med byens behov.

Kommunedirektøren vil her vise til at Østre havnekasse som eier av ytterste del av Skagenkaien og Skansekaien, ikke har ISPS-anløp som del av sin virksomhetsstrategi. Det betyr at det er usikkerhet rundt realisering av ISPS-løsningen kommunedirektøren her anbefaler.

I Bjergsted vil kommunedirektøren vektlegge det regionale behovet for ISPS kombinert med lavt konfliktnivå med byens behov. Konfliktpotensialet med byens behov her vurderes mindre. Og anbefaler dermed å beholde kommuneplanens visning som åpner for en lengre kai med ISPS-tilrettelegging her.

SRH vurderer imidlertid ny stor kai i Bjergsted som urealistisk økonomisk, blant annet som følge av økning i byggekostnader og fordyrende tekniske utbyggingsløsninger. Det er noe mer usikkerhet rundt økonomisk realisme i eventuelt mindre kaier her. Dagens visning av ny lang kai i Bjergsted gir handlingsrom for i reguleringsplan å eventuelt vurdere nedskalerte kailøsninger, dersom utviklingen i de regionale havnebehovene, jfr innspillene fra SRH, tilsier det.

Kommunedirektørens anbefalinger over, er summert opp i alternativ 2 i tabell under. Den sammenligner anbefalt alternativ 2, med gjeldende kommuneplaner, alternativ 1.

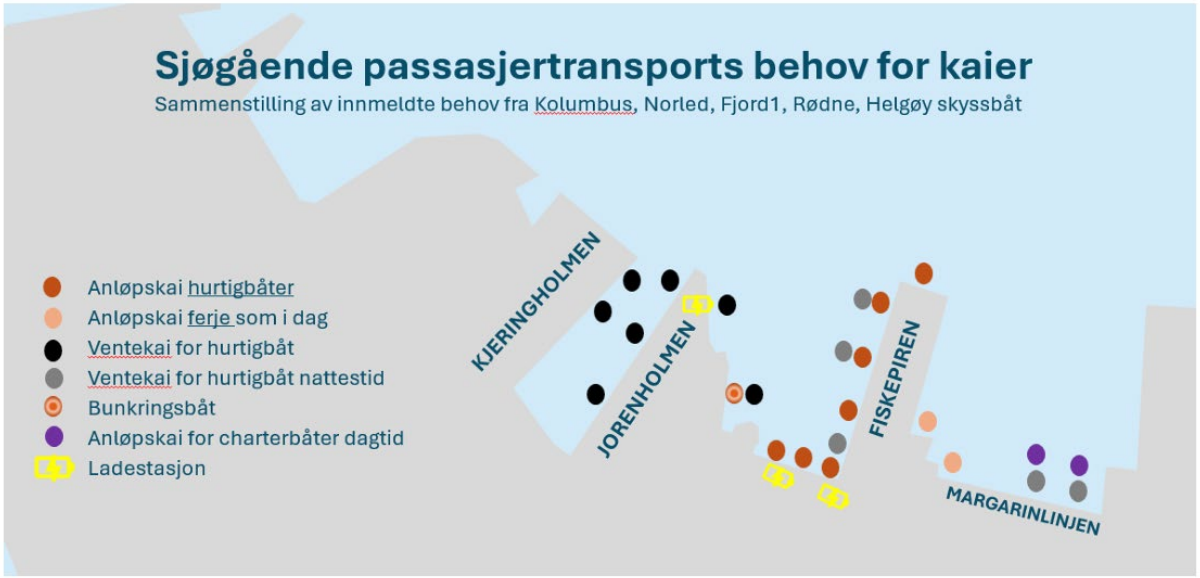
Alternativ	Risavika	Mekjarvik	Sentrum	%-andel lm ISPS kai i sentrum
1. Gjeldende kommuneplaner	1100 m	1300m	1416 m	30%
2. Gjeldende kommuneplaner i Sola og Randaberg, og anbefalt justert kommuneplan i Stavanger	1100 m	1300 m	1225 m	27%

Som det fremgår av tabell over, gir dermed anbefalt alternativ mulighet for å opprettholde ISPS-kapasiteten i sentrum omtrent på dagens nivå, med de forbehold som er nevnt om realisering av lang kai Bjergsted.

2.3.2 Vurdering av innspill 3 og 4, uttak av ventekaier fra kommuneplanen

Kommunedirektøren foreslår med basis i sak om Østre havnekasse, at Holmen nord, Bekhuskaien vest og nord ikke lenger vises som kaier i kommuneplanen. Dersom Bekhuskaien skal opprettholdes som kai, er det i saken om strategi for Østre havnekasse, vist til at det kan forventes betydelige rehabiliteringskostnader for å opprettholde denne funksjonen. Stavanger utvikling KF har og reguleringsplanforslag for utfylling på Holmen, anbefalt at Holmen nord ikke bygges som offentlig kai.

Sjøtransportens behov for kaiene på Holmen og Bekhuskaien, er i hovedsak som ventekaier for båter i rute eller charter for passasjerfrakt. Behovet for kaier til denne sjøtransporten, er vurdert i sak om strategi for Østre havnekasse, kfr kart under. Behovskartleggingen viser at sjøtransportens behov kan dekkes uten disse kaiene.



Figur 5 Kaibehov for sjøgående passasjertransport i Østre havn. Fra behovskartlegging med operatøren gjennomført av kommunedirektøren vinteren 2026

Hva gjelder byens behov og sentrumsutviklingen, vil kommunedirektøren her vise til at motsetninger mellom sjøtransporten og byens behov er mindre for kaier uten ISPS-sikring. Videre til at det i gjeldende plan er et mål at havnen skal legge til rette for utvikling av maritim næring balansert mot byens behov. Kommunedirektøren vurderer at sjøfronten både på Bekhuskaien og Holmen, med de føringer som ligger for etablering av ny sentrumsbebyggelse her, primært skal utvikles som en sjøfront hvor allmenn ferdsel, opphold, bruk og aktiviteter er den primær funksjon. Men at det til en viss grad bør tilrettelegges for sjøtransport, i tråd med planens mål om å bevare og videreutvikles byens historiske identiet som sjøfartsby. Kommunedirektøren anbefaler følgelig at det kan tilrettelegges for anløp og kailigge av mindre fartøy og småbåter når dette er forenlig med sjøfrontens primærfunksjon.

Innspill 3 og 4 anbefales med bakgrunn i dette hørt med en endring til en ny kategori på temakartet - *Offentlig sjøfront,* for Bekhuskaien nord og vest og til *offentlig sjøfront* nord på utfylling på Holmen. Offentlig sjøfront defineres da med at allmenn ferdsel, opphold, bruk og aktiviteter er primær funksjon. Det kan tilrettelegges for anløp og kailigge av mindre fartøy og småbåter når dette er forenlig med sjøfrontens primærfunksjon.

2.4 Samlete anbefalte endringer

Som følge av anbefaling og vurderinger av innspillene anbefaler kommunedirektøren endringer i Temakart 2 Havn i KDP sentrum.

Temakartet bør endres for å hensynta at havnevirksomheten i noen deler av Havnefronten reguleres gjennom havne- og farvannsloven. Langs andre deler av havnefronten gis ikkeer havnevirksomheten *samme prioritet gjennom* havne- og farvannsloven, eksempelvis tilkaier for veteranbåter, småbåter og havnebad. Temakart havn foreslås derfor å endre betegnelse til: Temakart Havnefronten

Tittelen tydeliggjør at havnefronten skal romme både kaier, i hht havne- og farvannsloven, og en offentlig sjøfront prioritert for allmenn ferdsel og opphold.

Temakart Havnefronten foreslås forenklet til å vise disse tre kategoriene havnefront:

ISPS-kai: Kai som oppfyller de internasjonale sikringskravene i ISPS-koden (*International Ship and Port Facility Security Code*) og nasjonal forskrift om sikring av havneanlegg. ISPS-kai kan brukes til anløp og fortøyning av fartøy, ombord- og ilandstigning av passasjerer og mannskap, håndtering av bagasje samt lasting og lossing som nødvendig for drift av selve fartøyet. ISPS-kai skal være tilgjengelig for allmenn ferdsel når anløp og kailigge ikke utløser sikringskrav etter ISPS-koden.

Visning i KPA-plankart: *Kombinert samferdselsformål*, jfr PBL §11-7 pkt 2, med tilhørende bestemmelser. Kfr her KDP sentrum § 2.8.2.

Kai: Kai som kan brukes til anløp og fortøyning av fartøy, ombord- og ilandstigning av passasjerer og mannskap, håndtering av bagasje samt lasting og lossing som nødvendig for drift av selve fartøyet.

Kai vises i KPA-plankart som *sentrumsformål (plansone 1 i nytt plankart)*, *samferdselsanlegg* eller *grønnstruktur*, jfr PBL § 11-7, pkt 1, 2 og 3, kfr KDP sentrum:

§ 2.12.1: «*Der grønnstrukturformålet grenser direkte til offentlig kailinje tillates bruk og tilrettelegging for havneaktivitet som del av formålet.*»

§ 2.2.1 e: «*I alle områder som grenser til offentlig kai skal det etableres minimum 10 m byggegrense fra kaifront for å sikre mot påreńning fra skipstrafikk og etablere god tilgjengelighet til uterom langs sjøkanten.*»

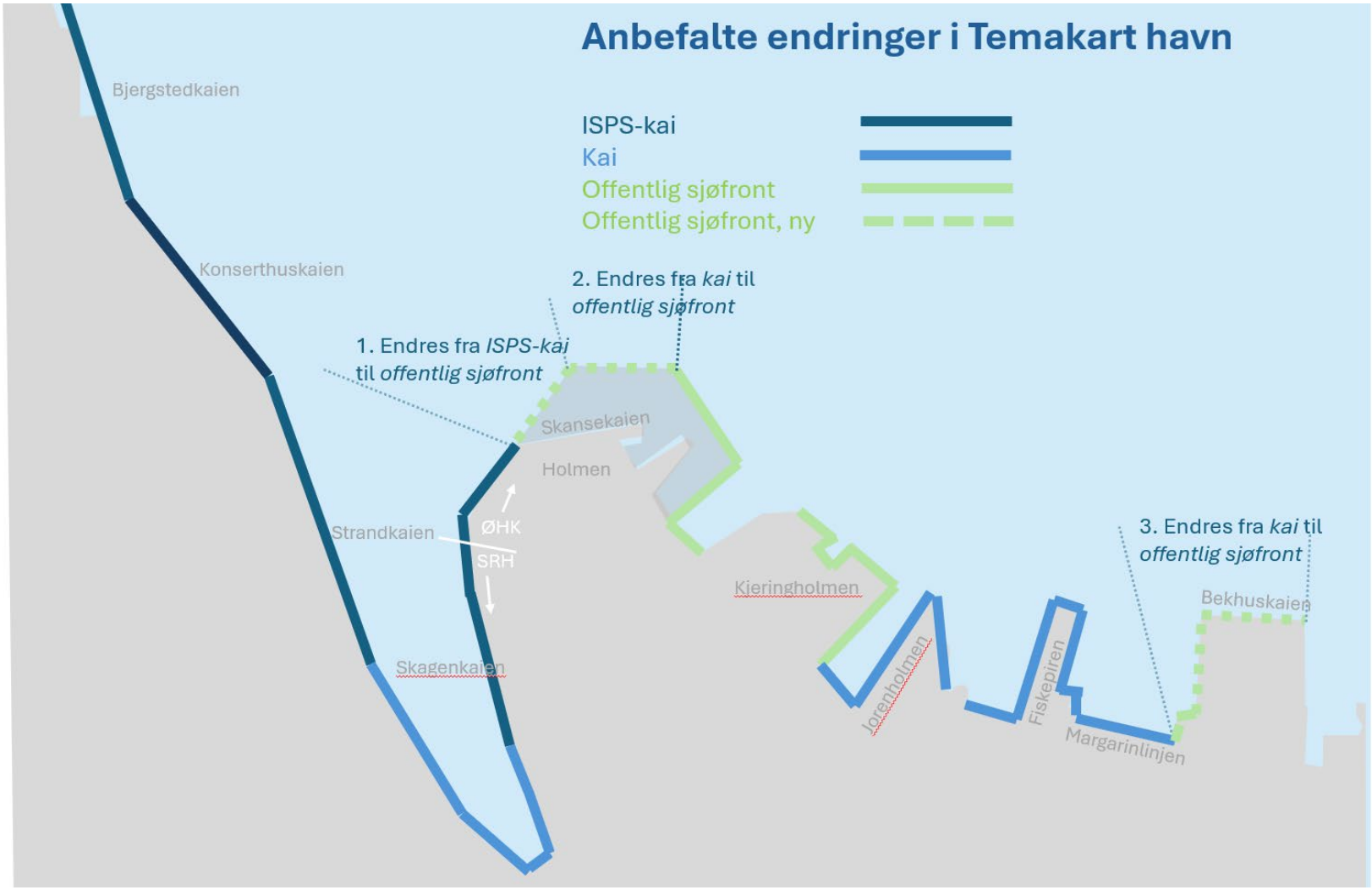
Offentlig sjøfront: Sjøfront hvor allmenn ferdsel, opphold, bruk og aktiviteter er primær funksjon. Det kan tilrettelegges for anløp og kailigge av mindre fartøy og småbåter når dette er forenlig med sjøfrontens primærfunksjon.

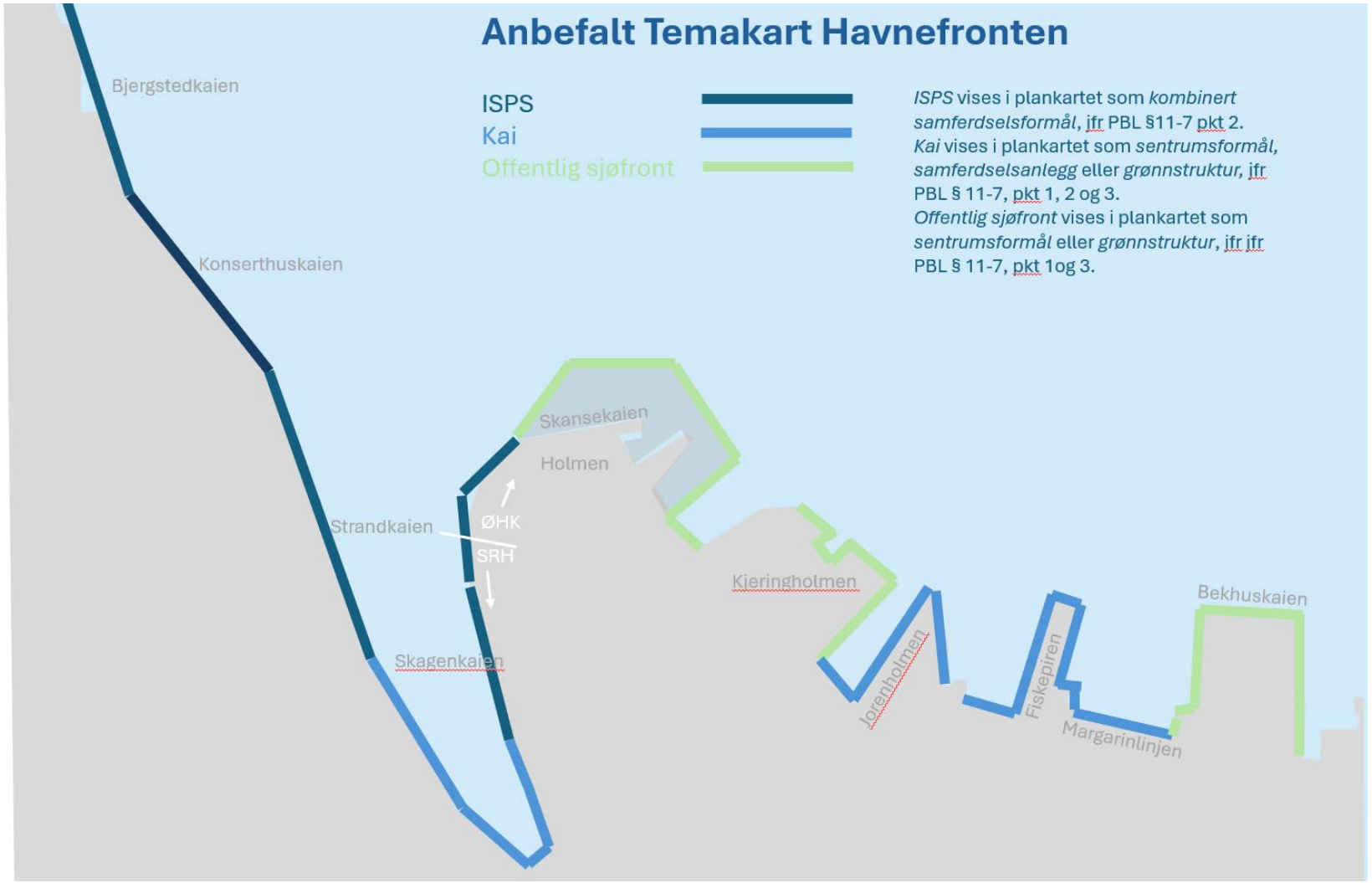
Offentlig sjøfront vises i plankartet som *sentrumsformål* (plansone 1 i nytt plankart) eller *grønnstruktur*, jfr jfr PBL § 11-7, pkt 1og 3.

ISPS-kai, kai og *offentlig sjøfront* omfattes av hensynssone H540_7 i sentrumsplanen, kfr § 3.3 Retningslinjer til hensynssoner grønnstruktur, landskap, natur- og kulturmiljø i KPD Sentrum:

Ved regulering og nye tiltak innenfor hensynssonen H540_7 bør det legges til rette for en sammenhengende rekreativ forbindelse langs sjø. Ved konkretisering av forbindelsen bør det legges vekt på å bevare og etablere oppholdssoner, vegetasjon, sitteplasser, offentlig kunst og aktivitetstilbud (bading, fisking mm) som fremmer fysisk kontakt med vannet. Brygger og pirer

bør være tilgjengelige og inviterende. Tilretteleggingen bør skje i aktivt samspill med og ikke forhindre aktiv havnedrift.


Anbefalte endringer i Temakart havn
ISPS-kai
Kai
Offentlig sjøfront
Offentlig sjøfront, ny
Bjergstedkaien
Konserthuskaien
1. Endres fra *ISPS-kai* til *offentlig sjøfront*
2. Endres fra *kai* til *offentlig sjøfront*
Skansekaien
Holmen
Strandkaien
ØHK
SRH
Skagenkaien
Kjeringholmen
Jørenholmen
Fiskepiren
Margarinlinjen
3. Endres fra *kai* til *offentlig sjøfront*
Bekhuskaien


Anbefalt Temakart Havnefronten
ISPS
Kai
Offentlig sjøfront
ISPS vises i plankartet som *kombinert samferdselsformål*, jfr PBL §11-7 pkt 2.
Kai vises i plankartet som *sentrumsformål, samferdselsanlegg* eller *grønnstruktur,* jfr PBL § 11-7, pkt 1, 2 og 3.
Offentlig sjøfront vises i plankartet som *sentrumsformål* eller *grønnstruktur*, jfr jfr PBL § 11-7, pkt 1og 3.
Bjergstedkaien
Konserthuskaien
Skansekaien
Holmen
ØHK
SRH
Strandkaien
Skagenkaien
Kieringholmen
Jørenholmen
Fiskepiren
Margarinlinjen
Bekhuskaien